



**Årsredovisning 2019**  
**Trafikanalys**



# **Årsredovisning 2019**

## **Trafikanalys**

**Diarienummer Sty 2020/36**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-02-21

# Innehåll

<b>Resultatredovisning kapitel 1–5.....</b>	<b>7</b>
<b>1 Om Trafikanalys.....</b>	<b>7</b>
1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter.....	7
1.2 Organisation.....	8
1.3 Slutförda och pågående projekt 2019.....	9
1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter.....	10
1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren.....	11
1.6 Verksamhetens overheadkostnader.....	12
<b>2 Verksamhetsgrenar.....</b>	<b>13</b>
2.1 Analys.....	13
2.2 Analys och granskning.....	14
<b>3 Remisser.....</b>	<b>17</b>
<b>4 Statistik.....</b>	<b>19</b>
4.1 Officiell statistik.....	19
4.2 Utvecklingsarbete.....	20
4.3 Internationell rapportering och samarbete.....	22
<b>5 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys.....</b>	<b>25</b>
5.1 Måluppföljning.....	25
5.2 Fördjupad måluppföljning.....	26
5.3 Växthusgasutsläpp från internationell sjöfart.....	27
5.4 Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål.....	27
5.5 Godstransporter.....	28
5.6 Persontransporter.....	29
5.7 Ekonomiska kriser och transporteffektivitet.....	31
<b>6 Kunskapsspridning.....</b>	<b>33</b>
<b>7 Kompetens.....</b>	<b>35</b>
7.1 Personalsammansättning.....	35
7.2 Bemanning.....	35
7.3 Kompetensförsörjning.....	36
7.4 Arbetsmiljö och hälsa.....	37

7.5	Jämställdhet.....	37
7.6	Moderna beredskapsjobb.....	37
7.7	Åldersbalans .....	37
<b>8</b>	<b>Finansiell redovisning.....</b>	<b>39</b>
8.1	Resultaträkning .....	39
8.2	Balansräkning .....	40
8.3	Anslagsredovisning.....	41
8.4	Tilläggsupplysningar .....	42
8.5	Noter .....	44
8.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter .....	48
	<b>Fastställande av årsredovisning.....</b>	<b>49</b>
<b>9</b>	<b>Bilaga.....</b>	<b>51</b>
	Publiceringar under 2019.....	51

# Generaldirektörens förord

Även under 2019 har Trafikanalys verksamhet till stor del präglats av regeringsuppdrag. Januariavtalet har på detta sätt varit en tydlig referensram för myndighetens verksamhet, med exempelvis inledda uppdrag om möjligheterna att boka biljetter för utlandsresor med tåg och om att samordna ett myndighetsgemensamt uppdrag om klimatdeklaration av långväga resor. Ett annat uppdrag som har tagit en förhållandevis stor mängd resurser i anspråk handlar om att analysera de transporter som genereras av e-handel. Dessa uppdrag kommer att slutrapporteras under 2020. Under 2019 slutrapporterade vi dessutom uppdraget om att ta fram ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser utmaningar och möjligheter med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.

Under året har även ett antal sedan tidigare välbekanta uppgifter utförts och intressanta resultat har levererats. Här tänker jag exempelvis på granskningen av Trafikverkets byggstartsförslag, prognoser för fordonsflottans utveckling och uppföljning av de transportpolitiska målen. Även arbetet med att följa upp den nationella godstransportstrategin fortsatte under 2019.

Trafikanalys har i uppdrag att ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Denna statistik kommer till användning i en lång rad sammanhang - från modelleringsarbete till regeringsbeslut. Ett av våra viktigaste utvecklingsprojekt inom statistiken handlar dessutom om att skapa en interaktiv statistikportal, där användarna själva kan ta fram och presentera statistik på det sätt de vill. Detta arbete intensifierades under 2019.

Det höga tempot i Trafikanalys verksamhet har medfört att myndighetens anslag har utnyttjats till fullo och myndigheten har ett (förhållandevis litet) negativt ekonomiskt utfall för 2019. Nu blir en av myndighetens viktigaste uppgifter de kommande åren att tydligt balansera verksamheten mot tillgängliga ekonomiska ramar, bland annat genom ett utvecklat internt uppföljningssystem och genom att Trafikanalys ledning har en tydlig strategisk inriktning för den framtida ekonomiska utvecklingen.

Under hösten 2019 fick Trafikanalys också en ny generaldirektör, nämligen undertecknad. Jag ser fram emot att leda verksamheten under de kommande åren och att tillsammans med alla engagerade och kompetenta medarbetare bidra till att fortsätta utvecklingen av vår framgångsrika kunskapsmyndighet.

Jag vill avslutningsvis också rikta ett stort tack till alla samarbetspartners som på olika sätt har bistått oss i arbetet med en stor mängd kunskapsunderlag.

Stockholm den 21 februari 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör





# Resultatredovisning

## kapitel 1–5

### 1 Om Trafikanalys

#### 1.1 Myndighetens uppdrag och uppgifter

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida officiell statistik om transporter och kommunikationer. Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer. Trafikanalys ska även bedriva omvärldsanalys och omvärldsbevakning, med tonvikt på transportsystemets och transportpolitikens utveckling i EU och dess effekter på Sverige.

Verksamheten syftar framför allt till att utveckla policyrelevant kunskap och ge regeringen underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet.

Myndigheten ska sprida relevant kunskap till aktörer inom det transportpolitiska systemet, men också till aktörer inom angränsande politikområden, exempelvis boende och byggande, tillväxtpolitik samt miljöpolitik. I detta perspektiv är regionala och nationella, såväl som europeiska och andra internationella aktörer viktiga.

Trafikanalys ska vara en professionell, nyfiken, effektiv, öppen och flexibel myndighet. Nära kontakter med Regeringskansliet är betydelsefullt, bland annat för att säkerställa verksamhetens policyrelevans och att myndighetens kunskaper och analyser kommer till nytta. Samverkan med andra myndigheter, liksom med branschorganisationer och regionala aktörer, är en annan viktig del i arbetet. En prioriterad fråga är att bygga upp och vårda formella och informella kontaktnät, till exempel med forskarvärlden och relevanta konsulter. Vi har en viss administrativ samverkan med myndigheten Tillväxtanalys samt lokalsamverkan med Arbetsmiljöverket och det statliga bolaget Inlandsinnovation.

Trafikanalys har haft ett intensivt år och myndighetens anslag, inklusive en stor del av anslagskrediten, har utnyttjats. De löpande projekten har tagit mer resurser i anspråk än tidigare och personalkostnaderna har dessutom ökat väsentligt, till stor del en följd av högre kostnader för avgifter till Statens tjänstepensionsverk.

## 1.2 Organisation

Myndigheten är en enrådighetsmyndighet och har, utöver GD, tre avdelningar,

- avdelningen för Analys och granskning (Stockholm),
- avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik (Stockholm/Östersund) och
- avdelningen för Verksamhetsstöd (Stockholm/Östersund).

Ett avdelningsövergripande arbetssätt har utvecklats, vilket bland annat innebär att större aktiviteter vanligtvis engagerar medarbetare från mer än en avdelning.

### **Avdelningen för Analys och granskning**

Avdelningen genomför bland annat granskning och kvalitetskontroll av beslutsunderlag inom det transportpolitiska området. Avdelningen står för förhandsbedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder/styrmedel inom det transportpolitiska området. Avdelningen följer Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska kalkyler. Avdelningen har även ett huvudansvar för myndighetens omvärldsbevakning och omvärldsanalys, med tonvikt på Sverige, EU- och OECD-länderna. En viktig del i arbetet är att utveckla relationer med skilda samverkansparter och kontaktnät inom och utom landet.

### **Avdelningen för Utvärdering, nulägesanalys och statistik**

Avdelningen arbetar med kunskapsunderlag kring transportsystemets utveckling och tillstånd. Här ingår nulägesanalyser inom transportområdet liksom återkommande uppföljningar, bland annat av de transportpolitiska målen. Avdelningen har ett huvudansvar för myndighetens utvärderingar av genomförda åtgärder liksom för myndighetens kvalitetsarbete. Ansvaret för produktion och spridning av den officiella statistiken om transporter och kommunikationer ligger på avdelningen. Officiell statistik framställs utifrån nationella och internationella kvalitetskrav för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska vara objektiv och hållas allmänt tillgänglig på internet.

### **Avdelningen för Verksamhetsstöd**

Avdelningen för Verksamhetsstöd ansvarar för ekonomiadministrativa tjänster, IT-tjänster/beställningar, samordning av verksamhetsplanering, budgetunderlag, årsredovisning, kommunikation och kontorsservice. Vidare är avdelningen ett stöd för kärnverksamheten i arbetsgivarfrågor, juridik och upphandlingsfrågor.

### **Trafikanalys vetenskapliga råd**

Vid Trafikanalys finns ett vetenskapligt råd med uppgift att kvalitetssäkra de metoder myndigheten använder och bidra till metodutveckling. Det vetenskapliga rådet består av myndighetens chef Mattias Viklund, som är ordförande, Bengt Kriström, professor i naturresursekonomi vid Sveriges lantbruksuniversitet Umeå, Helena Wockelberg, forskare, universitetslektor, bitr. prefekt vid Statsvetenskapliga institutionen vid Uppsala universitet, James Odeck, professor i transportekonomi vid Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Lars Westin, professor i regionalekonomi vid Umeå Universitet samt Karolina Isaksson, adjungerad professor vid Kungliga Tekniska Högskolan och forskningsledare vid Statens väg- och vägtransportforskningsinstitut.

Under året har det vetenskapliga rådet haft två möten.

## 1.3 Slutförda och pågående projekt 2019

Trafikanalys uppdrag delas in i specifika och löpande projekt.

I de specifika projekten ingår regeringsuppdrag, egeninitierade projekt som beslutats i dialog med Regeringskansliet samt egeninitierade projekt.

Som kostnad för redovisade projekt redovisas den totala nedlagda kostnaden för avslutade projekt.

I de löpande projekten ingår den verksamhet som pågår kontinuerligt och med stöd av myndighetens instruktion. Här ingår bland annat produktionen av den officiella statistiken, att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser, uppföljning av de transportpolitiska målen samt besvarande av remisser.

Tabell 1.1. Specifika projekt.

<i>Specifika projekt</i>	<i>Antal 2019</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2018</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2017</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>	<i>Antal 2016</i>	<i>Kostnad (tkr)</i>
Projekt överförda från föregående år	80	–	93	–	89	–	100	–
Nya projekt under året	28	–	17	–	23	–	15	–
<b>Summa projekt under året</b>	<b>108</b>	–	<b>110</b>	–	<b>112</b>	–	<b>115</b>	–
Årets avslutade projekt	25	25 534	30	39 893	19	11 915	26	13 646
Pågående projekt vid årets slut	83	–	80	–	93	–	89	–

Tabell 1.2. Löpande projekt.

Löpande projekt	Antal 2019	Kostnad (tkr)	Antal 2018	Kostnad (tkr)	Antal 2017	Kostnad (tkr)	Antal 2016	Kostnad (tkr)
Statistik-rapporter	32	30 242	34	26 189	36	24 706	37	25 934
Remisser	23	1 007	28	1 383	47	1 618	38	2 344
Uppföljning av de transport-politiska målen (inklusive fördjupad måluppföljning)	4	5 895	2	3 520	1	777	1	1 469
Modeller för samhälls-ekonomiska analyser	1	797	1	1 189	1	844	1	1 124
Omvärldsanalys	2	1 760	1	2 905	1	1 608	1	1 206

## 1.4 Verksamhetens kostnader och intäkter

Fördelningen av kostnader på verksamhetsgrenar grundar sig på direktkontering på projekt inom respektive verksamhetsgren enligt ekonomisystemet Agresso. Fördelningen av resterande kostnader såsom personalkostnader enligt timlön, övriga personalkostnader, lönekostnadspåslag, administrativa kostnader och övriga driftkostnader sker enligt tredredovisning i AgressoTid.

Tabell 1.3. Verksamhetens kostnader fördelade på verksamhetsgren, tkr.

Verksamhetsgren	2019	2018	2017	2016
Analys	22 447	22 292	20 201	23 123
Statistik	30 242	26 189	24 706	25 934
Utvärdering och uppföljning	17 199	16 869	17 707	15 255
<b>Totalt</b>	<b>69 888</b>	<b>63 350</b>	<b>62 614</b>	<b>64 312</b>

Tabell 1.4. Verksamhetens intäkter fördelade på verksamhetsgren, tkr.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Anslag	22 412	22 195	20 136	23 066
Övriga intäkter	35	97	65	57
<b>Summa Analys</b>	<b>22 447</b>	<b>22 292</b>	<b>20 201</b>	<b>23 123</b>
Anslag	28 407	25 588	24 658	24 563
Övriga intäkter	1 835	601	48	1 371
<b>Summa Statistik</b>	<b>30 242</b>	<b>26 189</b>	<b>24 706</b>	<b>25 934</b>
Anslag	17 174	16 717	17 655	15 171
Övriga intäkter	25	152	52	84
<b>Summa Utvärdering och uppföljning</b>	<b>17 199</b>	<b>16 869</b>	<b>17 707</b>	<b>15 255</b>
<b>Totalt</b>	<b>69 888</b>	<b>65 350</b>	<b>62 614</b>	<b>65 549</b>

## 1.5 Nedlagd tid per verksamhetsgren

Totala antalet egna arbetade timmar under verksamhetsåret uppgår till 54 485. Andelen av den totala arbetstiden som utgörs av projekttid uppgår till cirka 69 procent vilket motsvarar 37 671 timmar. Resterande arbetstid, som bland annat administrativ tid, har fördelats på respektive verksamhetsgren utifrån dess andel av den sammanlagda projekttiden.

Tabell 1.5. Nedlagd egen arbetstid per verksamhetsgren, timmar.

<i>Verksamhetsgren</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Analys	19 690	20 416	18 106	22 043
Statistik	18 914	19 756	16 547	14 352
Utvärdering och uppföljning	15 881	12 833	15 674	15 031
<b>Totalt</b>	<b>54 485</b>	<b>53 005</b>	<b>50 327</b>	<b>51 426</b>

## 1.6 Verksamhetens overheadkostnader

För att ge en ännu tydligare bild av fördelningen av Trafikanalys kostnader särredovisar vi även verksamhetens overheadkostnader från verksamhetens totala kostnader. I denna kostnad ingår kostnader för gemensam styrning, samordning, administration och lokaler.

Av den totala kostnaden för verksamheten uppgår overheadkostnaderna till 16 775 tkr, vilket motsvarar 24 procent av de totala kostnaderna.

I personalkostnaderna inkluderas del av generaldirektörens lön samt lönerna för de som är anställda på avdelningen verksamhetsstöd. I begreppet kostnader för personal inbegrips samma typ av kostnader som redovisas i resultaträkningen.<sup>1</sup>

I övriga driftkostnader inkluderas de kostnader som redovisas i resultaträkningen till den del de är verksamhetsövergripande.<sup>2</sup>

Tabell 1.6. Verksamhetens overheadkostnader, tkr.

<i>Overheadkostnader</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Kostnader för personal	6 596	6 470	5 758	5 070
Kostnader för lokaler	3 659	2 894	2 838	2 810
Övriga driftkostnader	6 343	6 412	6 985	7 611
Finansiella kostnader	17	44	54	42
Av- och nedskrivningar	160	158	186	200
<b>Totalt</b>	<b>16 775</b>	<b>15 978</b>	<b>15 821</b>	<b>15 734</b>

<sup>1</sup> Se not 5 i resultatredovisningen.

<sup>2</sup> Se not 6 i resultatredovisningen.

## 2 Verksamhetsgrenar

### 2.1 Analys

#### Omvärldsanalys

Omvärlden påverkar transportpolitikens förutsättningar och med omvärlden avses här andra samhällssektorer, människors förändrade preferenser och sådant som händer i andra länder.

Trafikanalys redovisade under 2019 hur skatter, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling påverkat den svenska sjöfartens konkurrenskraft under föregående år (2018). Det konstateras att det svenska fartygsregistret har vänt den negativa trenden de senaste åren och att antalet svenskregistrerade fartyg ökade under 2018. Den svenskkontrollerade flottan, inklusive fartyg i utländska register, har fortsatt sin positiva trend. Totalt sett ökade godsmängderna över svensk kaj även under 2018. Det märktes under året vissa förbättringar av den svenska sjöfartens konkurrenskraft, samtidigt som konkurrerande register också utvecklades. I redovisningen konstateras att sju rederier nu ingår i det nya svenska tonnageskattesystemet, jämfört med ett rederi året innan.<sup>3</sup>

Trafikanalys har tagit fram ett kunskapsunderlag om hamnar och hamnpolitik. Det beskriver den svenska hamnpolitiken och policyutvecklingen inom EU, liksom en analys av hamnbranschen och dess funktionssätt. Det konstateras att även om hamnarna är viktiga noder och knutpunkter för sjöfarten, är styrning med konkreta mål och åtgärder för dessa tämligen frånvarande i den nationella politiken. Inom EU har däremot hamnarna en tydlig roll i transportpolitiken. I promemorian diskuteras potentialen för en nationell hamnstrategi och möjligheter till utveckling av den nationella hamnpolitiken.<sup>4</sup>

I den årliga uppföljningen av effekterna av stödet till svensk sjöfart framstår stödet fortsatt som avgörande för rederiföretagens lönsamhet. Det var i stort sett lika många rederier som fick sjöfartsstöd 2018 som året innan. Trafikanalys samlade slutsatser är att aktuella rederiers ekonomi sammantaget var något bättre 2018 än 2017. Sjöfartsstödet har fortsatt stor betydelse och utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva verksamheten på samma sätt som idag. Utan stödet skulle rederierna behöva anpassa sin verksamhet och sannolikt behöva flagga ut fartyg till andra länder.<sup>5</sup>

Trafikanalys har publicerat ett kunskapsunderlag om regionala flygplatser. De statliga driftbidragen till icke statliga flygplatser var 2019 cirka 150 miljoner kronor. De kommunala bidragen till flygplatserna ligger på omkring 240 miljoner kronor på årsbasis. Arbetet belyser även omfattningen av motsvarande stöd i Danmark, Norge och Finland. Flyget är betydelsefullt för näringslivet, framförallt för högteknologiska och humankapitalintensiva branscher. Ett minskat befolkningsunderlag och en åldrande befolkning i dessa flygplatsers omland talar för

<sup>3</sup> Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019, Rapport 2019:10.

<sup>4</sup> Hamnar i fokus, PM 2019:7.

<sup>5</sup> Sjöfartsstödet effekter 2018, Rapport 2019:14.

att kostnaderna kommer att öka för att bibehålla trafik på de regionala flygplatserna. Intresset för elflyg är för närvarande stort och det kan ha särskild potential för regionalflyget.<sup>6</sup>

Trafikanalys fortsatte under året sin omvärldsbevakning av transportpolitiska EU-nyheter. Dessa redovisas på Trafikanalys webbplats och sammanställs i nyhetsbrev.

Trafikanalys och Trafikverket har samarbete avseende omvärldsanalys som främst omfattar kunskapsutbyte.

## Urval av prestationer Omvärldsanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag, inom omvärldsanalys. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 2.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr).

<i>Prestationer</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
EU-bevakning	270	359	163	196
Sjöfartens konkurrenssituation	1 045	1 467	656	587
Svenskt regionalflyg i fokus	445	1 080 <sup>7</sup>	-	-

## 2.2 Analys och granskning

Styrmedelsanalys är en central uppgift och vi har ambitionen att ha förmåga att kunna genomföra insiktsfulla analyser av alla statliga och internationella transportpolitiska styrmedel som kan bli aktuella. Det handlar bl.a. om regelskrivning, ekonomiska styrmedel, infrastrukturplanering och myndighetsstyrning. Vi genomför egna sådana analyser, men på uppdrag från regeringen granskar vi också andras analyser.

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att ta fram ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag om uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system. Arbetet visar att utvecklingen kommer att ha störst påverkan på vägtrafiken, som är den delsektor som i ekonomiska termer är störst och där nyttorna blir mest påtagliga, i form av förbättrad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet, minskad miljöpåverkan och effektivare användning av infrastruktur, liksom av fordon och farkoster.

Utvecklingen rymmer en rad potentiella målkonflikter; mellan ett kostnadseffektivt och integrerat transportsystem respektive samhällets sårbarhet för extrema risker, mellan enkel och effektiv datakommunikation respektive datasäkerhet, och mellan storskalig tillgång och data för verksamhetssamordning respektive integritetsrisker. Dessa målkonflikter löses inte av sig självt. Trafikanalys rekommenderar att det nationella ansvaret för riskhantering klarläggs och att resurser sätts av. De modeller som används för trafiksimuleringar och samhälls-ekonomiska beräkningar bland annat för att prognosticera och analysera effekter av olika

<sup>6</sup> Flygplatser i fokus, PM 2019:6.

<sup>7</sup> Svenskt regionalflyg i fokus är ett nytt projekt som startade i mars 2018 och avslutades under 2019.



transportpolitiska åtgärder kommer att behöva anpassas och på längre sikt krävs nya modellkoncept.<sup>8</sup>

Trafikanalys har regeringens uppdrag att analysera e-handels transporter och hur de kan effektiviseras för att bidra till hållbarhet. Arbetet delredovisades under 2019 där det beskrivs hur distributionen av e-handlade varor går till och det görs en analys av faktorer som påverkar om e-handel leder till minskade eller ökade trafikvolymmer. Det konstateras att e-handeln har potential att leda till minskade trafikvolymmer – men utfallet kan i praktiken bli det motsatta. Det starka fokuset på snabba leveranser som finns inom e-handeln kan försämra förutsättningarna för hållbar logistik. E-handel kan också ge upphov till indirekta transportrelaterade effekter.<sup>9</sup>

Trafikanalys bistår Infrastrukturdepartementet med kvalitetsgranskning och analys av de underlag som Trafikverket tar fram inför vissa större infrastrukturbeslut. I mars 2019 redovisade Trafikverket sitt årliga byggstartsförslag. Trafikanalys har genomfört och redovisat en kvalitetsgranskning av detta material. De beslutsunderlag som Trafikanalys har granskat är i huvudsak Trafikverkets byggstartsrapport samt tillhörande samlade effektbedömningar och anläggningskostnads kalkyler. Granskningen fokuserar på en analys av hur Trafikverkets rapportering av byggstartsförslaget följer regeringens direktiv till Trafikverket. Därutöver har Trafikanalys granskat om Trafikverket i byggstartsrapporteringen har redovisat hur myndigheten förhåller sig till andra för infrastrukturplaneringen centrala utgångspunkter så som de transportpolitiska målen, fyrstegsprincipen och klimatlagen.<sup>10</sup>

Ett av Trafikanalys uppdrag enligt instruktionen är att årligen följa upp transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag. Av redovisningen framgår i vilken utsträckning olika trafikslag betalar sina samhällsekonomiska marginalkostnader. Godstransporter är generellt sett underinternaliserade, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader. För personbilstrafik skiljer sig internaliseringsgraden betydligt mellan bensin- respektive dieseldrivna bilar. På landsbygden betalar bensinbilstrafik mer än fullt ut för sina beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader. I tätort är bensinbilstrafik underinternaliserad. Dieseldrivna bilar betalar något mer för de externa effekter de orsakar på landsbygden, men betalar i tätort inte alls för de externa effekterna i samma utsträckning som bensinbilar.<sup>11</sup>

Trafikanalys har ett instruktionsuppdrag att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. Inom ramen för det fokuserades under 2019 främst på modellanvändares syn på verksamheten.

Trafikanalys deltar, tillsammans med Energimyndigheten, Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen, i regeringsuppdraget att samordna transportsektorns omställning till fossilfrihet. Trafikanalys har under 2019 deltagit i gemensamma insatser och särskilt ansvarat för en omvärldsanalys av förutsättningar som påverkar transportsektorns klimatarbete. Där analyseras hur internationell klimatpolitik, internationella regler, beteende- och transportmönster samt priser och teknikutveckling påverkar den svenska klimatpolitikens förutsättningar.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system - ett kunskapsunderlag, Rapport 2019:8.

<sup>9</sup> Leder e-handel till ökade transporter - delredovisning av ett regeringsuppdrag, Rapport 2019:13.

<sup>10</sup> Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2019, Rapport 2019:12.

<sup>11</sup> Trafikanalys, Rapport 2019:4, Trafikanalys PM 2019:1.

<sup>12</sup> Omvärldsanalys ur ett SOFT-perspektiv – en syntes, PM 2019:9.

I maj 2011 fick Trafikanalys regeringens uppdrag att bistå Näringsdepartementet i arbetet med samverkansavtal med USA och Kina. Uppdraget löper så länge överenskommelserna är aktiva. Arbetet med samverkansavtalet med USA är aktivt och har fortsatt under 2019.

## Urval av prestationer Analys och granskning

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några uppdrag inom området Analys och granskning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader. Insatserna varierar mycket påtagligt för vissa områden mellan åren. Kvalitetsgranskningen av Trafikverkets förslag till nationell plan och de regionala plan-upprättarnas förslag till regionala planer var ett stort projekt som till större del belastade 2017, men i betydande utsträckning också 2018. Under 2019 har väsentliga resurser lagts ner på ovan nämnda kvalitetsgranskning av underlag för Trafikverkets förslag till byggstarter.

Arbetet med att följa Trafikverkets arbete med samhällsekonomiska modeller och det internationella modellföljandet var relativt resurskrävande under 2018 medan resursförbrukningen under 2019 åter var lägre. Analys av autonoma fordon och farkoster är ett område som ägnats stor uppmärksamhet under 2019, såväl som under året innan.

Tabell 2.2. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer (tkr).

<i>Prestationer</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Granskning av åtgärdsplanering/byggstarter	3 288	1 343	2 350	70
Autonoma fordon och farkoster <sup>13</sup>	2 036	768	-	-
Samhällsekonomiska modeller	797	1 189	865	1 124

<sup>13</sup> Autonoma fordon och farkoster är ett projekt (regeringsuppdrag) som startade i augusti 2018 och avslutades under 2019.

### 3 Remisser

Under 2019 lämnade Trafikanalys 23 remissvar. I det följande redovisas ett urval av dem.

Agenda 2030-delegationens slutbetänkande *Världens utmaning – världens möjlighet* (SOU 2019:13), om styrning och uppföljning av Agenda 2030-målen, har i flera avseenden likheter med den transportpolitiska målstyrningen som Trafikanalys följer upp. Trafikanalys lämnade förslag om att i ökad utsträckning ge gemensamma uppdrag till flera myndigheter, när frågeställningarna berör flera politikområden samtidigt. Befintliga analys- och utvärderingsmyndigheter har både kompetens och erfarenhet av tvärsektoriella analyser.

Konsumentverket har lämnat förslag till föreskrifter om information till kollektivtrafikresenärer, vilket Trafikanalys i sitt yttrande välkomnade. Systematiska krav på information till resenärer underlättar inte bara för resenärerna, utan kan även bidra till att utveckla verksamhetsstyrning och uppföljning och bidra till bättre information och service till resenärer.

Betänkandet *Analyser och utvärdering för effektiv styrning* (SOU 2018:79) är en bra kartläggning av framväxt och nuläge för utvärderingsmyndigheterna, samt ger en bild av hur dessa tillgodoser viktiga delar av regeringens analysbehov för effektiv styrning. Trafikanalys konstaterade sammanfattningsvis att de viktigaste förbättringarna kan uppnås genom att regeringen mer effektivt nyttjar den analys- och utvärderingsorganisation som redan finns.

I remissen av Trafikverkets rapport *Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter* ville regeringen i första hand ha synpunkter på de förslag till författningsförändringar som Trafikverket föreslagit efter samråd med Transportstyrelsen. Trafikanalys hade inget att invända mot dessa förslag. En synpunkt som myndigheten lyfte fram var att en förändring som tillåter längre lastbilar endast bör införas parallellt med införandet av andra styrmedel, som minskar risken för en omfattande överflyttning av godstransporter till vägtrafik.

Trafikanalys ställde sig bakom förslaget om en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för arbetsresor i betänkandet *Skattelättnad för arbetsresor* (SOU 2019:36). Myndigheten konstaterade att utredningens konsekvensanalys är omfattande och föredömlig på många sätt, men lyfte ändå frågan om inte antalet personer med funktionsnedsättning är betydligt större än utredningens uppskattning och att förslagets konsekvenser i den delen inte är fullödigt beskrivna.

Trafikanalys välkomnade ambitionen i utredningen *Styrkraft i funktionshinderspolitiken* (SOU 2019:23), att klargöra styrningen och uppföljningen av funktionshinderspolitiken, men förde fram en tvekan kring det lämpliga i att implementera styrmodellen innan ansvaret för regelgivning i funktionshinderfrågor på transportområdet klargörs.

Trafikanalys har yttrat sig över EU-kommissionens strategiska, långsiktiga vision för en stark, modern, konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi "En ren jord åt alla", som stakat ut vägen mot nettonollutsläpp av klimatgaser senast 2050. Det finns flera transportpolitiska kopplingar. Trafikanalys har inga transportpolitiska invändningar mot kommissionens förslag och beskrivning av problematiken.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Dnr 2019/2.

I ett yttrande över Statskontorets kartläggning av tidsomställningens effekter (N2018/05444/MRT) delar Trafikanalys Statskontorets slutsats om att effekterna inom transportområdet av tidsomställningen är små. Det saknas vetenskapligt stöd för att hävda att tidsomställningen påverkar trafiksäkerheten negativt och andra problem såsom risk för missförstånd inom lokaltrafiken vid tidsomställningen bedöms som begränsade.<sup>15</sup>

Trafikanalys har yttrat sig över en begäran från Scandinavian Mountains Airport att få bli en internationell unionsflygplats (Fi 2019/00977/S3). I yttrandet konstateras att det, ur ett transportpolitiskt perspektiv kan påverka både funktions- och hänsynsmål. När staten beviljat investeringsstöd till flygplatsen är det enligt Trafikanalys också rimligt att flygplatsen ges goda förutsättningar att utveckla destinationsutbudet, vilken kan underlättas av att vara en internationell unionsflygplats. Samtidigt kan en sådan utveckling medföra att utsläppen av växthusgaser ökar. Sådana negativa klimateffekter hanteras enligt Trafikanalys uppfattning med fördel av mer generella styrmedel som exempelvis utsläppshandel, flygskatt och reduktionsplikt.<sup>16</sup>

I ett annat remissvar tillstyrker också Trafikanalys Biojet-utredningens förslag (I2019/01357/E) om att införa en långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen. I sammanhanget tillstyrks också förslagen om att ge Miljömålsberedningen i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp, att möjligheten att upphandla biojetbränsle införs i de statliga ramavtalen och att det tas fram ett förslag för redovisning av klimatpåverkan för långväga resor (klimatdeklaration).<sup>17</sup>

I ett remissvar på departementspromemorian "Sänkt skatt på drivmedel" (F2019/03089/S2) framhåller Trafikanalys att drivmedelsskatten inte bör sänkas utan snarare fortsätta att öka i en högre takt än inflationen för att möjliggöra att vi når närmare den svenska transportpolitikens klimatmål. Det konstateras samtidigt att ökad drivmedelsbeskattning historiskt har kompenenserats av ökad energieffektivitet. Samtidigt har realinkomsten också på landsbygden ökat.<sup>18</sup>

I departementspromemorian "Fjärde järnvägspaketet" (I2019/02121/TM) lämnas förslag till hur EU:s fjärde järnvägspaket ska införlivas i svensk rätt. Förslaget att dela in den svenska järnvägslagstiftningen i fyra olika lagar för att markera skillnader i deras syften och tillämpningsområden välkomnas.

Därutöver konstaterar Trafikanalys att den nya regleringen inte medför avgörande förändring för den svenska järnvägsmodellen. Trafikanalys framhåller samtidigt att det finns inslag i den nya regleringen som kan hämma etableringen på den svenska järnvägsmarknaden, där utvecklingen i stora stycken har hunnit längre än i andra EU-länder.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> Utr 2018/82.

<sup>16</sup> Utr 2019/26.

<sup>17</sup> Utr. 2019/33.

<sup>18</sup> Utr 2019/53.

<sup>19</sup> Utr 2019/46.

# 4 Statistik

## 4.1 Officiell statistik

Inom systemet för Sveriges officiella statistik<sup>20</sup> presenteras den statistik som av ansvariga sektorsmyndigheter bedömts uppfylla krav på bland annat ändamål och kvalitet. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken om Transporter och kommunikationer. Utveckling, framställning och spridning av officiell statistik görs inom följande statistikområden; bantrafik, kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, kommunikationsvanor, luftfart, postverksamhet, televerksamhet, sjöfart samt vägtrafik. I kommunikationsvanor ingår statistiken om resvanor och varuflöden och i vägtrafik ingår bland annat redovisningen av fordon, lastbilstransporter och vägtrafikskador.

Trafikanalys publicerar officiell statistik varje år, kvartal och i vissa fall månad, i form av rapporter och tabellverk som tillsammans med dokumentation om metoder och kvalitet kan hämtas från myndighetens webbplats. Där finns också en publiceringsplan som under 2019 omfattade 32 publiceringar bestående av tabellverk<sup>21</sup>, statistikrapporter, statistikblad samt pressmeddelanden. Trafikanalys besvarar också många direkta frågor om statistik. Användare som Regeringskansliet, riksdagsföreträdare, journalister, forskare, studenter, företag och intresseorganisationer får snabbt svar på sina frågor. I vissa fall görs även särskilda statistiksammanställningar som efterfrågas av användare, kostnadsfritt. Insamlingen av underlag och produktionen av statistiken utförs till stor del på Trafikanalys uppdrag av konsulter eller av andra myndigheter.

Den officiella statistik som publicerades under år 2019<sup>22</sup> visade bland annat att personbilstrafiken fortsatte att öka. Antalet personbilar i trafik ökade med 0,5 procent för år 2018 jämfört med året innan och närmar sig nu 4,9 miljoner bilar, det största antalet någonsin. Den genomsnittliga körsträckan per bil minskade under 2018 till 1 204 mil per år, men totalt sett ökade trafikarbetet med svenskregistrerade personbilar med 0,9 procent jämfört med året innan och har aldrig varit högre. De längsta årliga körsträckorna har personbilar registrerade i Stockholms län.

Av personbilarna i trafik är fortfarande 92 procent rena bensin- eller dieselbilar, men försäljningen av bilar med andra drivmedel har tagit fart. År 2018 utgjorde bilar med någon form av eldrift 3,2 procent av personbilarna i trafik.

Precis som för personbilar har den genomsnittliga körsträckan per lätt lastbil sjunkit de senaste åren, med drygt sju procent sedan toppnoteringen 2008. Samtidigt har antalet som varit i trafik någon gång under året ökat med 31 procent, vilket gör att den totala körsträckan för lätta lastbilar fortsatt att öka med en fördubbling sedan år 2000. De lätta lastbilarna körs nu sammanlagt mer än dubbelt så långt som de tunga lastbilarna. Nästan 80 procent av de lätta lastbilarna ägs av juridiska personer och används i firmabilstrafik.

I de svenska hamnarna ökade den hanterade godsmängden 2018 med två procent sedan föregående år. I hamnområdet Haparanda–Skellefteå ökade den lastade mängden järnmalm

<sup>20</sup> Lag (2001:99) om den officiella statistiken.

<sup>21</sup> Varav fyra tabellverk inte är officiell statistik.

<sup>22</sup> Se bilaga, Publikationer under 2019.

med 6 procent till 4,5 miljoner ton. Passagerartrafiken mätt som totalt antal avgående och ankommande passagerare i svenska hamnar ökade marginellt till 30 miljoner passagerare.

Det totala resandet på järnväg har haft en fortsatt positiv trend under 2018. Antalet resor ökade med 7 procent jämfört med föregående år, till en ny toppnotering. Det innebär att persontransportarbetet på järnväg nästan har fördubblats de senaste 20 åren. Ökningen var störst inom regionala tågresor. Det internationella tågresandet minskade dock med 8 procent mellan 2017 och 2018.

Persontågens tillförlitlighet ökade det tredje kvartalet 2019 till den bästa nivån på länge. 98,7 procent av persontågen framfördes till slutstation och det sammanvägda tillförlitlighetsmättet STM(5) var 91,6 procent vilket var 3,8 procentenheter bättre än motsvarande period föregående år. Om trenden består det fjärde kvartalet kommer 2019 att uppvisa den högsta tillförlitligheten i persontågstrafiken sedan mätningarna påbörjades 2013.

Antalet resor med färdtjänst har inte förändrats nämnvärt under 2018, men ligger 28 procent lägre än 1998. Andelen av befolkningen som innehar färdtjänstbevis sjönk från 51 till 31 tillstånd per 1000 invånare mellan åren 1991 och 2018.

Inom inrikesflyget minskade antalet passagerare 2018 med knappt fyra procent mot föregående år. Även flygplanens beläggingsgrad sjönk, den så kallade kabinfaktorn, från 64,5 till 63,2 procent. Antalet utrikes passagerare ökade för nionde året i rad till den högsta nivån någonsin, dock med en något utplanad ökningstakt. Spanien är fortfarande den vanligaste utrikesdestinationen (första landning).

Under 2018 omkom 324 personer i vägtrafiken, vilket var den högsta siffran på 10 år. Av dessa var 77 procent män och 37 procent var 67 år eller äldre. Risk att omkomma i trafiken kan beräknas som antal omkomna per 100 000 innevånare. Risken att omkomma beräknad på detta sätt var åtta gånger högre i Jämtlands län jämfört med Östergötlands län.

## 4.2 Utvecklingsarbete

Vid Trafikanalys pågår ett ständigt arbete att systematiskt genomlysa och utveckla statistikprodukterna med fokus på ändamål, kvalitet och effektivitet. En del av detta arbete styrs av lagar och föreskrifter, medan en stor del av produktutvecklingen sker på eget initiativ.

Vid utveckling av statistiken har relevansen för statistikanvändarna stor betydelse. Trafikanalys har under året hållit möten med sina tre användarråd, för persontransporter, för godstransporter och för trafikolyckor. I rollen som användare av officiell energistatistik för transportsektorn ingår Trafikanalys i Energimyndighetens användarråd. Trafikanalys ingår också i Tillväxtverkets användarråd för turismstatistik.

Trafikanalys har de senaste åren sett över insamlingsmetoder i flera statistikprodukter och flera nya utvecklingsprojekt har genomförts. Vi strävar ständigt efter att minska uppgiftslämnarens arbete med att lämna statistikunderlag. Det handlar om att förenkla undersökningar och att pröva möjligheten att ersätta frågor med befintliga registerdata.

Efter några år av utvecklingsarbete återupptogs insamlingen av underlag till Resvaneundersökningen (RVU) i januari 2019. I den nya undersökningen har frågeformuläret kortats ner, och flera bakgrundsdata hämtas från register. Förändringarna förväntas minska tidsåtgången hos uppgiftslämnarna med cirka 20 procent och de första resultaten redovisas under 2020.

För statistiken om Sjötrafik har de senaste årens utvecklingsarbete i samarbete med SCB lett fram till att s.k. "Big Data", i form av AIS-baserade<sup>23</sup> positionsdata från fartygen, nu använts för att mäta fartygsrörelser med hög precision. Därmed har betydligt bättre skattningar av trafik- och transportarbetet till sjöss kunnat produceras och statistiken från 2015 och framåt har uppdaterats. Även metoderna för skattning av trafikarbetet på de svenska vägarna har utvecklats vilket lett till förbättringar i statistikens kvalitet.

För kollektivtrafiken har Trafikanalys utvecklat metoder för att använda register med tidtabellsdata hos Samtrafiken AB som underlag för statistiken. Här finns både geografiskt koordinat-satt information om hållplatser och uppgifter om turtäthet, vilka kan användas för att bland annat beskriva kollektivtrafikutbudet i statistiken. Underlagen har också använts för analyser av tillgänglighet med kollektivtrafik i olika delar av landet, samt som stödinformation för att underlätta arbetet för de som lämnar uppgifter för kollektivtrafikstatistik.

Trafikanalys påbörjade 2018 ett arbete med att undersöka möjligheterna att ta fram ny statistik om skol- respektive sjukresor. Arbetet har fortsatt under 2019, med bland annat en inventering av tillgängliga datakällor<sup>24</sup>, samt genomförande av pilotundersökningar för framtida data-insamlingar. En fortsättning är planerad 2020.

Statistiken om luftfart publicerades 2019 i nya och förbättrade former. Detta var resultatet av tidigare års genomlysningar av användarbehov och produktens kvalitet. Förändringarna innebär bland annat längre tidsserier och att vissa tabeller som saknar relevans tagits bort. En ny variabel avseende den s.k. "kabinfaktorn", ett mått på flygplanens belägningsgrad, i både inrikes och utrikes flygtrafik har också tillförts i statistiken.

På sjöfartsområdet har Trafikanalys på senare år utvecklat statistik om godstransporter på inre vattenvägar. Under 2019 påbörjades med finansiellt stöd från Eurostat en utveckling av statistik om persontransporter och olyckor på inre vattenvägar i Sverige.

Projektet ska slutredovisas 2020 och resultaten ingår i Eurostats underlag för utveckling av internationella riktlinjer för sådan statistik. Nya tabeller planeras att implementeras i Sveriges officiella statistik år 2021. Möjligheten att kvalitetssäkra statistiken om fartyg har under 2019 förbättrats genom användning av nya registerdata.

Trafikanalys öppnade under 2019 en ny Statistikportal. Syftet är att publicera statistik på ett sätt som underlättar för användare att finna och hämta statistik i tabeller och figurer utformade av användarna själva. Portalen möjliggör också nedladdning av data från ett API<sup>25</sup> och bidrar därmed till uppfyllandet av intentionerna om öppna data i det s.k. PSI-direktivet.<sup>26</sup>

Statistikportalen är resultatet av flera års förberedelser och utvecklingsarbete och ett 20-tal statistikprodukter tillgängliggjordes under 2019 i detta format. För de två undersökningarna om kommunikationsvanor (varuflöden och resvanor) återstår en del arbete innan publicering och äldre, ej uppdaterade statistikprodukter, kommer inte att publiceras i portalen. Arbetet med statistikportalen fortsätter under 2020 med utveckling av metoder för effektiva uppdateringar samt harmonisering av parametrar för ökad jämförbarhet mellan statistikprodukterna.

I enlighet med SCB:s föreskrifter<sup>27</sup> har Trafikanalys gjort en årlig utvärdering av kvaliteten i den officiella statistik vi ansvarar för. Resultaten indikerar att statistiken utvecklats med avseende på de kvalitetskriterier som statistiklagen anger, bland annat till följd av de

---

<sup>23</sup> AIS: automatiskt system för fartygsidentifikation.

<sup>24</sup> Trafikanalys PM 2019:2.

<sup>25</sup> Applikationsprogrammerargränssnitt.

<sup>26</sup> <https://riksarkivet.se/psi-oppna-data>

<sup>27</sup> SCB-FS 2017:8.

betydande förändringar i produktionsprocesserna som beskrivits ovan. På produktnivå märks detta som förbättrad tillförlitlighet, relevans, jämförbarhet och sam användbarhet. Statistikportalen har dessutom förbättrat tillgänglighet och tydlighet. En negativ, men ofrånkomlig, effekt av förändringsarbetet är vissa tidsseriebrott som försvårar jämförbarhet över tid.

På flera statistikområden noteras en begränsad möjlighet att tillgodose statistikanvändarnas alla informationsbehov. Det gäller till exempel önskemål om statistik med högre geografisk upplösning eller statistik som fångar snabba förändringar i transportsystemets användning. Anledningen är ofta att användarbehoven måste vägas mot lagstadgade krav på minskad uppgiftslämnarbörda. Andra orsaker är skydd mot röjande av enskilda uppgiftslämnare eller orimligt stora resursbehov för att producera den efterfrågade statistiken.

## 4.3 Internationell rapportering och samarbete

Den internationella statistiken utgör viktigt underlag för arbetet inom EU och OECD. Trafikanalys ansvarar för rapportering av svensk transportstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat (inom EU-kommissionen) enligt särskilda förordningar. Dessutom rapporteras svensk statistik kring transporter och infrastruktur till Eurostat, OECD och FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE).

Trafikanalys deltar i Eurostats ordinarie arbetsgrupper för transportstatistik inom områdena väg, järnväg, luftfart, sjöfart och inre vattenvägar. I alla dessa arbetsgrupper sker erfarenhetsutbyte, samordning och utveckling av gemensamma metoder och produkter på statistikområdet.

Trafikanalys har sedan år 2014 ingått i en särskild arbetsgrupp om persontransportstatistik. Under år 2018 startades en särskild arbetsgrupp som ska ta fram ett gemensamt ramverk kring omfattning och innehåll för undersökningar om lätta lastbilar. Trafikanalys har deltagit i arbetsgruppens möten och skrivit en ansökan om medfinansiering av en undersökning om lätta lastbilars användning i Sverige.

Trafikanalys representerar också Sverige i EU-kommissionens arbetsgrupp för koordinering av transportstatistik (CGST)<sup>28</sup> som träffas en gång per år för övergripande avstämningar, beslut kring arbetsgruppernas arbete samt förslag till kommissionen. Trafikanalys deltar sedan många år, tillsammans med Transportstyrelsen, i en arbetsgrupp inom DG MOVE som arbetar med vägtrafikolyckor: CARE. Under år 2019 har Trafikanalys deltagit i diskussioner med Infrastrukturdepartementet och övriga transportmyndigheter om kommissionens arbete med att definiera indikatorer för säkerhet på väg.

Trafikanalys representerar Sverige vid OECD/ITF:s årliga transportstatistikmöte, som syftar till att utbyta erfarenheter och idéer kring produktions- och analysmetoder.

---

<sup>28</sup> Coordinating Group for Transport Statistics.



## Urval av prestationer Statistik

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa projekt, inom verksamhetsgrenen Statistik, som redovisas varje år. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 4.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer, tkr.

<i>Prestation</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Resvane-undersökningen	5 076	2 377	5 398	2 384
Lastbils-undersökningen	4 539	4 224	2 525	3 830
Sjöfart	2 361	2 307	1 355	1 869



## 5 Utvärdering, uppföljning och nulägesanalys

Utvärdering och uppföljning är viktiga underlag för att förstå politikens utfall och därmed ge förutsättningar för effektiv utformning av nya åtgärder. Trafikanalys följer upp den övergripande utvecklingen mot de transportpolitiska målen och arbetar med att utveckla formerna för denna liksom för annan utvärdering. I nulägesanalyser riktas fokus på tillståndet i någon utvald del av transportsystemet. Statistik från Trafikanalys utgör mycket användbara kvantitativa underlag och kan kompletteras med andra källor för dessa nulägesanalyser.

### 5.1 Måluppföljning

Trafikanalys har uppdraget att i april varje år redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen. Denna redovisning ska utgöra ett underlag för transportpolitiska överväganden och används bland annat som ett viktigt underlag för regeringens budgetproposition inom utgiftsområde 22.

Trafikanalys använder från och med 2018 en ny modell för uppföljningen av de transportpolitiska målen<sup>29</sup>. Uppföljningen tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en "långsiktigt hållbar transportförsörjning", och baseras på 15 indikatorer som ska täcka varje aspekt av denna målsättning. Transportsystemets utveckling i förhållande till funktionsmålet respektive hänsynsmålet bedöms baserat på en sammanvägning av vissa av indikatorerna, och det övergripande målet på en sammanvägning av samtliga indikatorer.

Det finns kvarvarande icke internaliserade kostnader för olika transport- och trafikslag.<sup>30</sup> Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som vore samhällsekonomiskt mest effektivt. Samtidigt är nu vissa transporter, framför allt utanför våra tätorter, tydligt överinternaliserade, och varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet. Tillgängligheten förbättras, framför allt den digitala tillgängligheten utan koppling till transporter. Men utvecklingen går inte lika snabbt i hela landet. Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedöms inte ha minskat. Målen om minskat antal omkomna i trafiken tycks inte uppnås i tid, och detsamma verkar gälla för målet om minskade växthusgasutsläpp. Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportsystemet inte har närmat sig det övergripande målet.

Flera av funktionsmålets nyckelindikatorer visar på en negativ utveckling sedan målen antogs. Det gäller *Transportsystemets standard och tillförlitlighet*, *Tillgänglighet – godstransporter* och *Användbarhet för alla i transportsystemet*. Jämfört med förra året är det en nyckelindikator till som nu har fått en negativ bedömning, och det gäller transportsystemets tillförlitlighet, där nyckelmåtten för person- och godstågens tillförlitlighet inte utvecklats åt rätt håll. När det gäller *Användbarhet för alla i transportsystemet* är det precis som föregående år i första hand en negativ tendens avseende tryggheten i transportsystemet som påverkar bedömningen.

<sup>29</sup> Trafikanalys, Rapport 2018:8.

<sup>30</sup> Trafikanalys, Rapport 2019:6.

Bland övriga indikatorer som ingår i den sammanvägda bedömningen finns en, *Tillgänglighet utan transporter*, som visar på en positiv utveckling och två med negativ utveckling, *Transporternas ekonomiska överkomlighet* och *Fysiskt aktiva resor*. Den sammantagna bedömningen är därför att utvecklingen inte går mot måluppfyllelse för funktionsmålet.

Två nyckelindikatorer för hänsynsmålet, *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarigt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. Båda dessa har dock det gemensamt att den positiva utvecklingen inte går i en sådan takt att det verkar sannolikt att uppsatta delmål kommer att nås i utsatt tid. För båda gäller även att utvecklingen under 2018 gått åt fel håll i förhållande till föregående år.

För övriga nyckelindikatorer går det inte att se någon tydlig utvecklingsriktning sedan målen antogs. Av de kompletterande indikatorerna som ingår i bedömningen av hänsynsmålet är det framför allt *Tillgänglighet utan transporter* som visar en gynnsam utveckling.

## 5.2 Fördjupad måluppföljning

Under 2018 hade Trafikanalys ett särskilt regeringsuppdrag<sup>31</sup> att presentera fördjupade uppföljningar av vissa aspekter av de transportpolitiska målen. Myndigheten har fortsatt arbetet med tematiska fördjupningar – under 2019 om transporternas positiva och negativa hälsopåverkan samt i vilken grad samhället kan påverka transportsystemet att bli säkrare och mer hälsofrämjande.<sup>32</sup>

Vi har funnit både positiva och negativa effekter på människors hälsa från transportsystemet. De positiva effekterna består dels av att transportsystemet ger tillgänglighet till bland annat utbildning, arbete och sjukvård som i sin tur har positiva effekter på hälsan, dels av aktiva resor som genom fysisk aktivitet ger förbättrad hälsa.

De negativa effekterna består bland annat av sjukdom och förtida död orsakat av luftföroreningar, buller och trafikolyckor. Glädjande är att den enskilt största påverkan på människors hälsa från transportsystemet är den positiva effekten från aktiva resor. Om fler personer skulle välja gång och cykel skulle de positiva effekterna öka ytterligare.

Om resor med gång och cykel dessutom ersätter motoriserade transporter skulle det i sin tur kunna reducera de negativa effekterna av transportsystemet i form av luftföroreningar och buller. En högre andel gång och cykel kan också bidra till att frigöra attraktiva ytor i stadsmiljön samt bidra till klimatmålen.

Vår bedömning, baserat på de nyttor aktiva resor kan ge kopplat till flera målområden, är att förutsättningarna för aktiva transporter bör ges fortsatt stort fokus inom transportpolitiken och infrastrukturplaneringen. Inriktningen bör vara att hitta effektiva åtgärder för att realisera de nyttor aktiva resor kan ge. I detta arbete bör det också beaktas vilka grupper som får del av nyttorna från åtgärder för bättre förutsättningar att välja aktiva transporter.

---

<sup>31</sup> Trafikanalys, Rapport 2018:14.

<sup>32</sup> Trafikanalys Rapport 2019:11 och Rapport 2019:15.

## 5.3 Växthusgasutsläpp från internationell sjöfart

I den transportpolitiska måluppföljningen vill Trafikanalys att måttet *Utsläpp av växthusgaser från utrikes transporter* ska spegla hur utvecklingen i transportsektorn verkligen ser ut. Därför har vi under 2019 analyserat statistik för att försöka avgöra hur stor del av den observerade ökade bunkringen som kan förklaras av förändrade fartygsrörelser, respektive hur stor del som tycks bero på ändrade bunkringsmönster.<sup>33</sup>

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att den ökade bunkringen i sin helhet tycks förklaras av ett förändrat bunkringsmönster. Resultatet kommer att användas som underlag i bedömningen av indikatorn *Växthusgasutsläpp* i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2020.

## 5.4 Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål

Trafikanalys redovisade i april 2019 ett regeringsuppdrag att ta fram en plan för hur etappmålet för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska följas upp, samt att föreslå indikativa mål för en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK-andel) för kommuner med olika förutsättningar.<sup>34</sup>

Vi föreslår fyra indikativa målnivåer, som utgår från att ökningen av GCK-andelen i riket behöver vara cirka 21 procent, och att det ska åstadkommas genom att alla kommungrupper (som bygger på SKL:s kommungrupper) ökar sin nuvarande andel ungefär så mycket. De föreslagna indikativa målen motsvarar mål för medelvärdet som ska uppnås inom respektive kommungrupp, och ska inte ses som ett normativt värde som varje enskild kommun i gruppen bör eftersträva. Indikativa mål kan utgöra en utgångspunkt för en lokal process att fastställa ett mål som är relevant för den enskilda kommunen.

För att med statistisk säkerhet fastställa att målet är uppnått 2025 behöver det observerade värdet ligga så långt över målvärdet att skattningen minus osäkerheten ändå överstiger 25 procent, vilket kräver en omfattande resvaneundersökning. Trafikanalys föreslår därför en alternativ uppföljningsmetod baserad på körsträckor respektive kollektivtrafik. Vidare identifierades fem utvecklingsområden för förbättrad uppföljning av etappmålet: fördjupade urval i resvaneundersökningen; kompletterande mått, som t.ex. trafikarbetet med personbil; bättre bild av resandet med färdtjänst och skolskjuts; analyser av elcykelanvändningens påverkan på cyklingen; fortsatt bevakning av alternativa datakällor/insamlingsmetoder.

---

<sup>33</sup> Trafikanalys, PM 2019:10.

<sup>34</sup> Trafikanalys, Rapport 2019:7.

## 5.5 Godstransporter

### Utvärdering av godstransportstrategin

Under året har Trafikanalys genomfört en första avrapportering<sup>35</sup> i regeringsuppdraget att kontinuerligt följa upp och utvärdera genomförandet av den nationella godstransportstrategin.

I den nationella godstransportstrategin presenterades följande resultat- och effektmål,

- konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter,
- omställning till fossilfria transporter, samt
- innovation, kompetens och kunskap.

För dessa tre mål nämns i strategin 14 insatsområden och 95 insatser. Sedan strategin presenterades har regeringen gett ett antal särskilda regeringsuppdrag.

Strategin har initialt haft ett stort genomslag. Den mediala uppmärksamheten har varit tydlig. Sammanfattningsvis är aktörerna positiva till strategin, flera av insatserna och samverkan inom det nationella godstransportrådet. Flera aktörer ser samverkan som avgörande för att verkställa de ambitioner som beskrivs i strategin. Förankringen av strategin syns också i form av ett stort antal konferenser och seminarier som anordnats och som antingen har haft fokus på arbetet med genomförandet av strategins olika delar eller där strategin presenterats. Trots den relativt korta tidsrymden sedan strategin antogs har ett stort antal av insatserna som nämns i strategin startats. Det kan avse allt från genomförande av konkreta åtgärder och framtagning av kunskapsöversikter och analyser eller stöd och uppmuntran, till samverkan på olika plan. De konkreta resultaten i termer av effekter på strategins mål är dock begränsade, vilket är förväntat både med tanke på den korta tiden och den huvudsakliga inriktningen på de hittills aktiverade insatserna.

Under 2019 har Trafikanalys fortsatt arbetet med att följa upp genomförda insatser och kommer årligen att informera det nationella godstransportrådet om resultatet av uppföljningen samt redovisa den del av uppdraget som rör uppföljning av genomförandet av den nationella godstransportstrategin till regeringen. Trafikanalys ska också delredovisa den del av uppdraget som rör utvärdering till regeringen i slutet av 2020 och slutredovisa hela uppdraget i slutet av 2022.

### Lastbilars transporter i urbana miljöer

I ett tidigare regeringsuppdrag utreddes hur kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar kan förbättras. Ett av förslagen innebar att ett kunskapsunderlag om lätta lastbilars samt övriga distributionsfordons (inklusive tunga fordons) transporter i urbana miljöer, regelbundet skulle tas fram. Under 2019 har ett sådant underlag om tunga och lätta lastbilars transporter med fokus på urbana miljöer producerats.<sup>36</sup>

Underlagen baseras på befintlig statistik och tillgängliga datakällor från Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas, urvalsundersökningen för tunga lastbilar samt underlag från passage-mätningar från trängselskatteportalerna i Stockholm och Göteborg.

En stark tillväxt av de lätta lastbilarna bekräftas. De utgjorde nästan 90 procent av alla svensk-registrerade lastbilar i trafik 2017, en andel som bestått även under 2018. Totalt sett fanns det

<sup>35</sup> Trafikanalys, Rapport 2019:5.

<sup>36</sup> Trafikanalys, PM 2019:4.

83 000 tunga och 555 000 lätta lastbilar i trafik i slutet av 2017. Majoriteten av de lätta och tunga lastbilarna (77 %) är registrerade i urbana områden, dvs. i tätta kommuner och storstadskommunerna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Andelen har växt under flera år. Koncentrationen till storstadskommuner, i synnerhet till Stockholm, är särskilt hög för de lätta lastbilarna. Det framkommer också att det finns skillnader i fordonsegenskaper och användning beroende på i vilken kommuntyp fordonen är registrerade.

## 5.6 Persontransporter

### Kollektivtrafikens barriärer

Trafikanalys fick 2018 i uppdrag av regeringen att kartlägga hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. En första delredovisning presenterades under 2018<sup>37</sup> och uppdraget slutredovisade i mars 2019.<sup>38</sup>

I slutrapporten konstateras att det saknas en helhetssyn på funktionsnedsättningar, hinder och resandet i kollektivtrafiken. Enskilda fysiska eller tekniska åtgärder överskuggar behovet av samordning och kvalitet avseende service och information, till exempel behovet av aktuell, korrekt och anpassad information om trafikmiljöernas tillgänglighet innan, under och efter en resa.

Inom ramen för uppdraget genomförde Trafikanalys en befolkningsenkät om funktionsnedsättningar och hinder i kollektivtrafik. Den visade att en av tre svenskar har någon typ av funktionsnedsättning som minskar möjligheten att åka kollektivt på egen hand. Det är klart fler än i tidigare undersökningar och beror på att Trafikanalys har ställt frågor som fångar in bredare grupper av funktionsnedsättningar: medicinska, fysiska, psykiska och kognitiva. Skatningen styrks genom analyser av tidigare undersökningsresultat.

Kollektivtrafiken rymmer både allmänna hinder för alla resenärer och särskilda hinder för personer med funktionsnedsättning. För de senare är dock alla slags hinder mer påfrestande och besvärligare än för befolkningen i övrigt. Alla slags hinder påverkar möjligheterna att resa kollektivt.

En konsekvens av uppdraget är att Trafikanalys har inlett ett arbete med att utveckla nya mätmetoder som stöd för måluppföljningen av en kollektivtrafik som är användbar för alla.<sup>39</sup> Ett nytt nyckelmått har tagits fram. Det innehåller tre delmått,

- resandet vid tillgängliga noder (hållplatser och stationer för buss- och spårtrafik),
- kvalitet på tillgänglighetsinformation, och
- upplevd användbarhet.

Varje delmått kommer att följas upp vart tredje år, ett av dem varje år, med hjälp av varierande källor och undersökningar.

---

<sup>37</sup> Trafikanalys, Rapport 2018:16.

<sup>38</sup> Trafikanalys, Rapport 2019:3.

<sup>39</sup> Trafikanalys, PM 2019:8.

## Fordonsprognoser

Trafikanalys har ett årligt uppdrag i regleringsbrevet att göra korttidsprognoser för fordonsflottans utveckling för de kommande tre åren, samt att göra en långsiktig bedömning vartannat år.<sup>40</sup> Prognoserna för åren 2019–2022 visar på en något lägre nyregistrering av personbilar, samt lätta och tunga lastbilar jämfört med tidigare år, om än fortfarande på en historiskt hög nivå. På personbilssidan bedöms nyregistreringen av dieselbilar minska de kommande åren, samtidigt som nyregistreringen av laddbara fordon bedöms fortsätta att öka.

För lätta och tunga lastbilar är utbudet av fordon som kan drivas med alternativa drivmedel begränsat och diesel är det dominerande drivmedlet. Bonus malus-systemet påverkar även lätta lastbilar, men alternativen till diesel är få. Flera nya modeller med eldrift är på gång och nyregistreringen av lätta lastbilar med eldrift bedöms öka under prognosperioden. För tunga lastbilar är fordon med ren eldrift på väg att introduceras på marknaden, men dessa bedöms vara alltför få för att kunna prognostiseras under de kommande tre åren.

Årets prognoser inkluderar även bussar. Dessa har inte ingått i tidigare prognoser. Förutsättningarna för bussar skiljer sig påtagligt från de övriga trafikslagen på så sätt att den största andelen bussar går i upphandlad trafik. Det innebär att nyregistreringen av bussar kan ha väldigt stora årliga variationer, både sett till antal och drivmedelsfördelning. För bussar finns en större potential att ställa om flottan än för personbilar och lastbilar. För nyregistreringar bedömer vi att andelen dieselbussar kommer att minska från dryga 80 procent till drygt 60 procent år 2022 till förmån för el- och gasbussar. Nyregistreringen av bussar som kan drivas med ED95 bedöms vara väldigt låg framöver, eftersom det endast finns en bussmodell tillgänglig som kan använda drivmedlet. En stor del av dieselbussarna som går i upphandlad trafik går på biodrivmedlet HVO.

## Inte enbart miljöbilar lämnar landet

Många av de svenska begagnade miljöbilarna fortsätter att gå på export efter tre år i Sverige. Det visar en uppföljning av avregistrerade miljöbilar som Trafikanalys genomförde under 2019. Det nya är att det nu även sker en stor export av nya fordon oberoende av drivlina. Den totala exporten 2018 av begagnade personbilar från Sverige uppgick till 105 000 fordon. Det är en ökning med 64 procent jämfört med föregående år.

Bensin- och dieselbilar svarade för en betydande majoritet av ökningen, men exporten ökade bland samtliga drivmedel. Exporten av dieselbilar nästan fördubblades under 2018 och uppgick till 51 000 fordon. För bensinbilar var ökningen något lägre, men istället skedde en betydande omfördelning av fordonens ålder. Tidigare år har det främst varit äldre bensinbilar, 10 år och äldre, som gått på export, men under 2018 ökade exporten av yngre bensinbilar mycket kraftigt och ålderskategorin 0–5 år utgjorde 26 procent av de exporterade bensinbilarna.

Under september och oktober månad var exporten av begagnade personbilar synnerligen hög, och utgjordes till stor del av bensin- och dieselbilar yngre än ett år. Exporten föregicks av en mycket kraftig nyregistrering av bensin- och dieselbilar under juni månad inför det nya bonus malus-system som trädde ikraft 1 juli 2018. Det är därför troligt att den kraftiga exporten under hösten 2018 till stor del kan förklaras av det omfattande antalet nyregistreringar som skedde under sommaren.

---

<sup>40</sup> Trafikanalys PM 2019:3.



För elbilar, laddhybrider och gasbilar fortsatte exporten enligt samma mönster som tidigare år. Det vill säga, en fortsatt tilltagande export av relativt nya bilar. De laddbara personbilarna avregistreras allt tidigare, ofta efter 2–3 år i trafik. Gasbilarna blir kvar något längre, och exporteras i regel efter 3–4 år i trafik. Exporten av elbilar ökade mycket kraftigt, till 1 303 fordon 2018, en ökning på 215 procent.

Exporten av laddhybrider ökade till 3 664 fordon, en ökning med 90 procent. Under 2018 ökade även exporten av elhybrider påtagligt till 1 396 fordon, eller med 116 procent. Gasbilar har varit föremål för hög export under flera år. Under 2018 ökade exporten ytterligare till 3 341 fordon. I kombination med en låg nyregistrering fick det till följd att exporten översteg antalet nyregistrerade gasbilar. Konsekvensen är att antalet gasbilar i trafik minskade med 1 243 fordon, och antalet gasbilar i trafik sjönk till samma nivå som år 2015.

## 5.7 Ekonomiska kriser och transporteffektivitet

Trafikanalys har i tidigare analyser funnit indikationer på att sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportarbete förändras när större ekonomiska kriser sker. I ett egeninitierat projekt<sup>41</sup> har vi gjort en syntes av tidigare teoretisk och empirisk forskning, kompletterat med en statistikbaserad analys gällande den svenska transportsektorns eventuella omstrukturering i samband med krisen 2008–2009.

Transporter och ekonomisk utveckling har sedan lång tid varit sammankopplade med varandra. En större ekonomi efterfrågar, och skapar förutsättningar för, mer gods- och persontransporter. Med ett ökat ekonomiskt välstånd är det möjligt att efterfråga mer transporter, och således ökar trafikarbetet i takt med att ekonomin växer. Det omvända gäller för en nedgång i ekonomin.

Sambandet mellan ekonomi och transporter är logiskt men förefaller vara svagare sedan en tid. Sveriges bruttonationalprodukt (BNP) har under de senaste decennierna, liksom i den övriga västvärlden, fortsatt att växa, utan att vare sig gods- eller persontransportarbetet har vuxit i motsvarande samma takt.

Den tidigare forskningen har kunnat påvisa många exempel på hur privatpersoner och företag reagerar på en mer omfattande yttre chock i form av en ekonomisk kris. I enskilda fall har man även kunnat leda förändringen till förändrade, och mer effektiva, resmönster bland pendlare, eller mer transporteffektiva logistikkedjor. Att kunna påvisa någon mer långtgående och bestående effekt, eller förändring, till följd av en ekonomisk kris har dock varit betydligt svårare. Det har även varit svårt att leda i bevis att en kris leder till ökad transporteffektivitet.

Med utgångspunkt i Trafikanalys statistik har vi kunnat observera flera förändringar som förefaller vara uttryck för förändrade transportmönster, liksom en ökad transporteffektivitet när krisen inleddes och ett antal år därefter.

Det finns alltså förändringar i transportsystemet som tyder på att det har skett en effektivisering under de senaste tio åren. Samtidigt är det inte klarlagt om det är krisen 2008–2009 som sådan, som är den bakomliggande faktorn för att skapa omvandlingstrycket. Det kan istället vara så att det vi observerar är svängningen i en längre struktur- eller byggcykel.

---

<sup>41</sup> Trafikanalys, PM 2019:11.

I det sammanhanget är krisen snarare att betrakta som en utlösande faktor för en större strukturomvandling, som pågått under en längre period.

## Urval av prestationer Utvärdering och nulägesanalys

Trafikanalys redovisar i detta avsnitt några representativa uppdrag som avslutats 2019 inom verksamhetsgrenen Utvärdering och uppföljning. Kostnaderna omfattar nedlagd arbetstid både internt och externt samt del av Trafikanalys overheadkostnader.

Tabell 5.1. Totala kostnader, interna och externa, för ett urval av prestationer, tkr.

<i>Prestation</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>	<i>2017</i>	<i>2016</i>
Fordonsprognoser	1 470	1 673	1 196	1 251
Godstransportstrategin	3 754	126	-	-
Uppföljning av transportpolitiska målen (inkl. fördjupad måluppföljning)	5 895	3 520	777	1 469

## 6 Kunskapsspridning

En av Trafikanalys uppgifter är att sprida kunskap, erfarenheter och resultat ur sin verksamhet till andra myndigheter, intressenter och prioriterade målgrupper. För att nå så många som möjligt genomförs den uppgiften på olika sätt, bland annat genom att sprida myndighetens resultat och slutsatser via webbplatsen, media, seminarier, föreläsningar, nätverk etcetera.

Webbplatsen [www.trafa.se](http://www.trafa.se) är myndighetens viktigaste kanal för kunskapsspridning. Under 2019 har webbplatsen haft en fortsatt positiv utveckling vad gäller antal besökare. Antalet unika användare av webbplatsen uppgick under året till cirka 81 000, vilket är en ökning med cirka 3 procent jämfört med 2018. Antalet sessioner<sup>42</sup> på webbplatsen ökade också, med cirka 5 procent.

Ett arbete för att ytterligare utveckla formerna för statistikpubliceringar på webbplatsen lanserades i inledningen av 2019. Detta för en ökad tillgänglighet till statistiken på transportområdet samt en förbättrad resultatspridning. I ett särskilt webbgränssnitt kan användare själva göra uttag ur den officiella statistiken på transportområdet för de statistikprodukter som Trafikanalys ansvarar.

Under 2019 lanserades även en GD-blogg på [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

I november 2019 arrangerade Trafikanalys den återkommande nationella konferensen *Transporter i förändring*. Konferensen samlade cirka 150 deltagare från branschorganisationer, kommuner/regioner samt andra myndigheter, främst inom transportområdet. Konferensen lyfte fram samhällsförändringar som kommer att påverka det framtida transportsystemet och presenterade aktuella kunskaper och insikter ur myndighetens egen verksamhet.

Vid Nordens största konferens inom transportområdet, Transportforum 2019, föreläste totalt sex medarbetare från Trafikanalys. Bland annat presenterades skillnader i våra resvanor utifrån socioekonomiska grupper, resultat ur den pågående uppföljningen av regeringens godstransportstrategi, samt situationen för persontransporter i Sverige.

Utöver detta har medarbetare från Trafikanalys gett ett 50-tal externa presentationer under året. I internationella sammanhang har presentationer gjorts inom olika sammanhang vid möten och workshops inom statistikområdet med exempelvis Eurostat och OECD.

Dessutom har Trafikanalys deltagit i ett 50-tal olika externa nätverk, nationella som internationella, bland annat för myndighetsgemensamma utbyten, användarråd och annan kunskapsspridning. Till det kommer deltagande i nationella och internationella referensgrupper och utbildningsinsatser.

Under året har Trafikanalys publicerat och spridit ett större antal rapporter, PM och statistikrapporter. En fullständig översikt av myndighetens samtliga publiceringar under 2019 finns i den avslutande bilagan till årsredovisningen. Alla publikationer och statistikpubliceringar tillgängliggörs bland annat via [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

---

<sup>42</sup> Här avser session den tid då användaren aktivt använder webbplatsen.



# 7 Kompetens

## 7.1 Personalsammansättning

Tabell 7.1. Antal anställda den 31 december 2019, befattning och kön.

Kompetens	2019			2018			2017			2016		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Utredare	10	11	21	9	11	20	9	12	21	11	9	20
Statistiker	2	6	8	3	7	10	3	6	9	2	7	9
Administrativt stöd	3	1	4	4	1	5	2	1	3	3	0	3
Chefer	1	3	4	2	2	4	2	2	4	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>36</b>

## 7.2 Bemanning

Vid årets slut var 37 personer anställda vid myndigheten. Sex personer avslutade sina tjänster för andra anställningar och en person avslutade sin tjänst för att gå i pension. Tre tidsbegränsade anställningar löpte ut under året.

Under året har Trafikanalys rekryterat sammanlagt fyra personer till verksamheten. Rekryteringarna har gjorts dels för att ersätta tjänstledig personal, dels för att komplettera på områden där det bedömts lämpligt att fylla kompetensbehovet med anställning. Överlag finns det ett stort intresse för myndighetens tjänster, med många kompetenta sökande.

Nyrekryterad personal genomgår ett introduktionsprogram som bland annat innehåller en grundlig genomgång av myndighetens verksamhet och ett besök vid det kontor där den rekryterade inte är placerad. På det sättet kommer ny personal in i arbetet och lär känna alla på myndigheten.

## 7.3 Kompetensförsörjning

Trafikanalys är en expertmyndighet och verksamheten är kunskapsintensiv. Det är därför viktigt att myndigheten har tillgång till rätt och hög kompetens för att nå verksamhetens mål. Detta behov tillgodoses genom anställd personal, anlitage av forskare och konsulter samt genom samverkan med andra aktörer i olika former.

På Trafikanalys består kompetensen inom kärnverksamheten av utredare och statistiker samt inom stödverksamheten av administratörer, kommunikatör och jurist.

Merparten av de anställda på Trafikanalys är utredare och statistiker som samtliga har akademisk examen. Disciplinbredden är stor, av de anställda vid sakavdelningarna har ungefär hälften forskarutbildning.

Avdelningen för verksamhetsstöd är en personalmässigt liten avdelning och använder i stor utsträckning externa resurser. Stora delar av ekonomihanteringen, liksom lönehanteringen, sköts av Statens servicecenter. IT-driften genomförs med hjälp av externa konsulter. Även resebyrå- och telefonitjänster upphandlas, liksom en del av kommunikationstjänsterna.

En väl fungerande stödfunktion är en förutsättning för myndighetens övriga verksamhet. För att tillgodose detta behov är Trafikanalys aktiv i nätverk rörande både ekonomihanterings- och personalfrågor samt kommunikation och juridik.

Myndighetens medarbetare har en hög kompetens och är attraktiva på arbetsmarknaden. Personalomsättningen uppgick under året till 19 procent. Den externa kompetensförsörjningen har i huvudsak bestått av forskar- och konsultinsatser. Av myndighetens anslag går 9,5 procent motsvarande 6 656 tkr, till sådana externa insatser inom kärnverksamheten, exklusive statistikproduktion.

Trafikanalys deltar även i ett nätverk för små myndigheter samt i ett nätverk för sektors-specifika utvärderingsmyndigheter.

Centrum för transportstudier (CTS) vid KTH nystartade under 2018 som ett nätverk för forskare och kvalificerade utredare och konsulter. Trafikanalys är en part i detta samarbete och ser det som en plattform för vår kompetensutveckling, men också som en möjlighet att engagera forskningskompetens i våra projekt.

Bland annat för att kunna möta medarbetarnas behov av en stimulerande utveckling inom sitt kompetensområde genomför Trafikanalys medarbetarsamtal med uppföljningar under året. I dessa samtal mellan medarbetare och närmsta chef följs utveckling och prestation upp. Vidare planeras individuella utvecklingsinsatser som följs upp årligen. Formerna för medarbetarsamtalen är processer som genomförs i nära samarbete med arbetstagarorganisationen och utvärderas gemensamt av parterna, inom ramen för myndighetens samverkansavtal.

Vid internseminarier delar medarbetare och inbjudna gäster med sig av erfarenheter och kunskap. Under året har myndigheten haft nio interna seminarier med externa föreläsare.

## 7.4 Arbetsmiljö och hälsa

Medarbetarna på Trafikanalys har möjlighet att använda en arbetstimme per vecka till friskvård. Det finns också ett friskvårdsbidrag för friskvårdsaktiviteter, samt viss ekonomisk ersättning för kontorsmassage. 87 procent av medarbetarna har använt friskvårdsbidraget under 2019.

## 7.5 Jämställdhet

Årets lönekartläggning visar att det inte förekommer någon särbehandling på grund av kön.

Myndighetens ledningsgrupp, generaldirektören samt myndighetens tre avdelningschefer, består av en kvinna och tre män.

## 7.6 Moderna beredskapsjobb

Under året har en person anställts hos Trafikanalys via ett Modernt beredskapsjobb. Arbetsuppgifterna har varit inriktade på det administrativa området.

## 7.7 Åldersbalans

Tabell 7.2. Anställda uppdelade på ålder och kön.

Åldersgrupp	2019		2018		2017		2016	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Upp till 29 år	0	0	0	0	0	0	0	0
30–49 år	14	12	14	12	13	13	12	12
50 år och äldre	6	11	5	11	6	9	6	6
<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>18</b>





# 8 Finansiell redovisning

## 8.1 Resultaträkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1*	67 790	64 500
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2*	1 901	87
Intäkter av bidrag		195	759
Finansiella intäkter	3*	1	4
<b>Summa</b>		<b>69 888</b>	<b>65 350</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4*	-37 704	-35 150
Kostnader för lokaler		-3 659	-2 904
Övriga driftkostnader	5*	-28 348	-27 093
Finansiella kostnader	6*	-17	-44
Avskrivningar och nedskrivningar		-160	-158
<b>Summa</b>		<b>-69 888</b>	<b>-65 350</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## 8.2 Balansräkning

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2019-12-31</i>	<i>2018-12-31</i>
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7*	164	0
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	8*	720	127
<b>Summa</b>		<b>885</b>	<b>127</b>
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		1 328	-
Fordringar hos andra myndigheter	9*	1 474	1 312
<b>Summa</b>		<b>2 801</b>	<b>1 312</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader	10*	1 690	1 583
Upplupna bidragsintäkter	11*	144	331
Övriga upplupna intäkter	12*	0	24
<b>Summa</b>		<b>1 835</b>	<b>1 939</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	13*	1 476	-1 326
<b>Summa</b>		<b>1 476</b>	<b>-1 326</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		6 684	8 846
<b>Summa</b>		<b>6 684</b>	<b>8 846</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>13 681</b>	<b>10 897</b>

<i>(tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>2019-12-31</i>	<i>2018-12-31</i>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>	<b>14*</b>		
Balanserad kapitalförändring		0	0
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		0	0
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Avsättningar</b>	<b>15*</b>		
Övriga avsättningar		506	441
<b>Summa</b>		<b>506</b>	<b>441</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	<b>16*</b>	834	113
Kortfristiga skulder till andra myndigheter	<b>17*</b>	3 474	2 668
Leverantörsskulder		4 334	2 952
Övriga kortfristiga skulder	<b>18*</b>	628	587
<b>Summa</b>		<b>9 270</b>	<b>6 320</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	<b>19*</b>	3 906	4 136
<b>Summa</b>		<b>3 906</b>	<b>4 136</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>13 681</b>	<b>10 897</b>

## 8.3 Anslagsredovisning

### REDOVISNING MOT ANSLAG

<i>Anslag (tkr)</i>	<i>Not</i>	<i>Ingående överföringsbelopp</i>	<i>Årets tilldelning enl. regleringsbrev</i>	<i>Totalt disponibelt belopp</i>	<i>Utgifter</i>	<i>Utgående överföringsbelopp</i>
Uo 22 1:13						
Ramanslag						
Trafikanalys						
ap.2						
Trafikanalys del till						
Trafikanalys	<b>20*</b>	1 433	64 987	66 420	-67 872	-1 452
<b>Summa</b>		<b>1 433</b>	<b>64 987</b>	<b>66 420</b>	<b>-67 872</b>	<b>-1 452</b>

## 8.4 Tilläggsupplysningar

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

### Redovisningsprinciper

#### *Tillämpade redovisningsprinciper*

Myndighetens bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt Ekonomistyrningsverkets (ESV) föreskrifter och allmänna råd till denna förordning. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna förordning.

I enlighet med ESV:s föreskrifter till 10 § FBF (Förordning om myndigheters bokföring) tillämpar myndigheten brytdagen den 3 januari. Föregående års brytdag var den 4 januari. Efter brytdagen har fakturor överstigande 20 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

#### *Kostnadsmässig anslagsavräkning*

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr. o. m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2018, 106 tkr, har år 2019 minskat med 82 tkr.

### Värderingsprinciper

#### *Anläggningstillgångar*

Som anläggningstillgångar redovisas egenutvecklade dataprogram, förvärvade licenser och rättigheter samt maskiner och inventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 20 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod.

Bärbara datorer kostnadsförs direkt vid anskaffningstillfället.

#### *Tillämpade avskrivningstider*

5 år	Egenutvecklade dataprogram, licenser, rättigheter.
3 år	Datorer och kringutrustning, maskiner och tekniska anläggningar, övriga kontorsmaskiner.
5 år	Inredningsinventarier.

Avskrivningstiden för förbättringsutgifter på annans fastighet uppgår till högst den återstående giltighetstiden på hyreskontraktet, dock längst tre år.

#### *Omsättningstillgångar*

Fordringar har tagits upp till det belopp varmed de beräknas inflyta. Fordringar i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

## Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp. Skuld i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

## Ersättningar och andra förmåner

<i>Ledande befattningshavare/styrelseuppdrag</i>	<b>Lön (tkr)</b>
Generaldirektör, Brita Saxton, 2019-01-01–2019-08-31 <i>Styrelseledamot i Statens bostadsomvandling AB</i> <i>Inga förmåner</i>	799
Vikarierande generaldirektör, Eva Pettersson, 2019-09-01-2019-09-30 <i>Inga andra uppdrag</i> <i>Inga förmåner</i>	78
Generaldirektör, Mattias Viklund, från och med 2019-10-01 <i>Inga andra uppdrag</i> <i>Inga förmåner</i>	279

## Anställdas sjukfrånvaro

I tabellen redovisas anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas andel av totala sjukfrånvaron under en sammanhängande tid av 60 dagar eller mer.

I tabellen redovisas också sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaron redovisas i procent.

<i>Sjukfrånvaro (%)</i>	<i>2019</i>	<i>2018</i>
<b>Totalt</b>	<b>3,5</b>	<b>3,9</b>
Andel 60 dagar eller mer	51,5	67,8
Kvinnor	5,0	7,5
Män	2,3	0,9
Anställda - 29 år	-	-
Anställda 30 år - 49 år	4,1	5,5
Anställda 50 år -	2,6	1,7

## 8.5 Noter

### Resultaträkning (tkr)

	2019	2018
<b>Not 1*</b>	<b>Intäkter av anslag</b>	
Intäkter av anslag	67 790	64 500
<b>Summa</b>	<b>67 790</b>	<b>64 500</b>
Utgifter i anslagsredovisningen	-67 872	-64 574
<b>Summa</b>	<b>-82</b>	<b>-74</b>
<i>Saldot består av minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009. Denna post har belastat anslaget men inte bokförts som kostnad i årets resultaträkning.</i>		
<b>Not 2*</b>	<b>Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>	
<i>Intäkter enligt § 4 avgiftsförordningen *</i>		
Uthyrning av lokaler	69	53
Offentlig resurssamordning m.m.	7	33
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	1 825	1
<b>Summa</b>	<b>1 901</b>	<b>87</b>
<b>Not 3*</b>	<b>Finansiella intäkter</b>	
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	0	3
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	1	0
Övriga ränteintäkter	0	1
<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<i>Räntesatsen för ränte- och avistakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.</i>		
<b>Not 4*</b>	<b>Kostnader för personal</b>	
Lönekostnader (exkl. arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	21 762	20 666
<i>Varav lönekostnader ej anställd personal</i>	105	98
Sociala avgifter	14 857	12 849
Övriga kostnader för personal	1 084	1 635
<b>Summa</b>	<b>37 704</b>	<b>35 150</b>

<b>Not 5*</b>	<b>Övriga driftkostnader</b>		
	Reparationer och underhåll	203	196
	Resor, representation, information	1 495	1 263
	Köp av varor	394	294
	Köp av tjänster	26 257	25 341
	<b>Summa</b>	<b>28 348</b>	<b>27 093</b>

<b>Not 6*</b>	<b>Finansiella kostnader</b>		
	Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	16	44
	Övriga finansiella kostnader	0	0
	<b>Summa</b>	<b>17</b>	<b>44</b>

*Räntesatsen för ränte- och avstakonton hos Riksgälden har sedan 2015-02-18 varit negativ.*

*Balansräkning (tkr)*

		2019-12-31	2018-12-31
<b>Not 7*</b>	<b>Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	32	32
	Årets anskaffningar	190	0
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>222</b>	<b>32</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-32	-32
	Årets avskrivningar	-25	0
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-58</b>	<b>-32</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>164</b>	<b>0</b>
<b>Not 8*</b>	<b>Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
	Ingående anskaffningsvärde	4 094	3 993
	Årets anskaffningar	727	127
	Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-997	-26
	<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>3 824</b>	<b>4 094</b>
	Ingående ackumulerade avskrivningar	-3 966	-3 854
	Årets avskrivningar	-134	-139
	Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	997	26
	<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-3 103</b>	<b>-3 966</b>
	<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>720</b>	<b>127</b>
<b>Not 9*</b>	<b>Fordringar hos andra myndigheter</b>		
	Fordran ingående mervärdesskatt	1 271	1 282
	Kundfordringar hos andra myndigheter	202	-
	Övriga fordringar hos andra myndigheter	-	30
	<b>Summa</b>	<b>1 474</b>	<b>1 312</b>

<b>Not 10*</b>	<b>Förutbetalda kostnader</b>		
	Förutbetalda hyreskostnader	826	680
	Norstedts juridik AB, 200101-201012	59	0
	My Newsdesk, 200101-200827	44	0
	SAS BI Server/Di server, 200101-200427	183	0
	SAS integration, 200101-201031	271	0
	Esri Sverige AB, 200101-201231	68	0
	Wasa Kredit, 200101-200331	47	0
	Övriga förutbetalda kostnader	192	904
	<b>Summa</b>	<b>1 690</b>	<b>1 583</b>
<b>Not 11*</b>	<b>Upplupna bidragsintäkter</b>		
	Inomstatliga	0	83
	Utomstatliga	144	247
	<b>Summa</b>	<b>144</b>	<b>331</b>
<b>Not 12*</b>	<b>Övriga upplupna intäkter</b>		
	Övriga upplupna intäkter utomstatliga	0	24
	<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>24</b>
<b>Not 13*</b>	<b>Avräkning med statsverket</b>		
	<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
	Ingående balans	-1 433	-4 409
	Redovisat mot anslag	67 872	64 574
	Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-64 987	-64 162
	Återbetalning av anslagsmedel	0	2 565
	<b>Fordringar/skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>1 452</b>	<b>-1 433</b>
	<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
	Ingående balans	106	180
	Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-82	-74
	<i>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag.</i>	24	106
	<b>Summa avräkning med statsverket</b>	<b>1 476</b>	<b>-1 326</b>
<b>Not 14*</b>	<b>Myndighetskapital</b>		
	Myndighetskapital saknas, därför lämnas inte någon specifikationstabell.		
<b>Not 15*</b>	<b>Övriga avsättningar</b>		
	Avsättning för lokalt omställningsarbete		
	Ingående balans	441	379
	Årets förändring	65	62
	<b>Utgående balans</b>	<b>506</b>	<b>441</b>



<b>Not 16*</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b> Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	113	159
	Under året nyupptagna lån	767	127
	Årets amorteringar	-46	-173
	<b>Utgående balans</b>	<b>834</b>	<b>113</b>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 500	2 000
<b>Not 17*</b>	<b>Kortfristiga skulder till andra myndigheter</b>		
	Utgående mervärdesskatt	362	30
	Arbetsgivaravgifter	619	579
	Leverantörsskulder andra myndigheter	2 494	2 060
	<b>Summa</b>	<b>3 474</b>	<b>2 668</b>
<b>Not 18*</b>	<b>Övriga kortfristiga skulder</b>		
	Personalens källskatt	628	586
	Övrigt	1	1
	<b>Summa</b>	<b>628</b>	<b>587</b>
<b>Not 19*</b>	<b>Upplupna kostnader</b>		
	Upplupna semesterlöner inklusive sociala avgifter	2 208	1 875
	Övriga upplupna löner inklusive sociala avgifter	23	95
	Statens servicecenter	100	0
	Riksrevisionen	50	0
	Statisticon	561	0
	WSP	133	0
	IVL	288	0
	Tyréns	204	0
	Sweco	240	0
	MySigma	100	0
	Övriga upplupna kostnader	0	2 166
	<b>Summa</b>	<b>3 906</b>	<b>4 136</b>

#### Anslagsredovisning

#### **Not 20\*** **Uo 22 1:13 ap.2** **Trafikanalys - del till Trafikanalys**

Enligt regleringsbrevet disponerar Trafikanalys en anslagskredit på 1 949 tkr. Under 2019 har Trafikanalys utnyttjat 1 452 tkr av krediten.

Trafikanalys får disponera hela det ingående överföringsbeloppet då detta understiger 3% av föregående års tilldelning 64 162 tkr enligt regleringsbrevet. Anslaget är räntebärande.

## 8.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2019	2018	2017	2016	2015
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 500	2 000	2 000	2 000	2 000
Utnyttjad	834	113	159	344	544
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 900	1 800
Maximalt utnyttjad	0	0	0	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	0	3	0	0	0
Räntekostnader	16	44	53	42	19
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	1 000	1 000	0	0
Avgiftsintäkter	1 901	87	1 114	1 512	2 121
<i>Avgiftsintäkter som ej disponeras, ej tillämpligt</i>					
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad	1 949	1 924	1 844	2 018	1 886
Utnyttjad	1 452	0	0	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande	0	1 433	4 409	1 740	1 305
<b>Bemyndiganden - ej tillämplig</b>					
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	34	33	31	32	31
Medelantalet anställda (st)*	38	40	37	36	34
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>	2 050	1 974	2 012	2 002	2 104
<b>Kapitalförändring**</b>					
Årets	0	0	0	0	0
Balanserad	0	0	0	0	0

\* I beräkningen av medelantalet anställda 2015-2019 är inte eventuellt tjänstledig personal frånräknad.

# Fastställande av årsredovisning

Trafikanalys avger härmed årsredovisningen för verksamhetsåret 2019 i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Jag intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 21 februari 2020

---

Mattias Viklund

Generaldirektör



# 9 Bilaga

## Publiceringar under 2019

### Rapporter

- 2019:1 En breddad ekobonus
- 2019:2 Styrmedel för tunga miljövänliga lastbilar
- 2019:3 Kollektivtrafikens barriärer - kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
- 2019:4 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader
- 2019:5 Regeringens godstransportstrategi - uppföljning 2019
- 2019:6 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019
- 2019:7 Gång-, cykel- och kollektivtrafik - uppföljning och indikativa kommunala mål
- 2019:8 Uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system - ett kunskapsunderlag
- 2019:9 Trafikverkets arbete med modeller för samhällsekonomisk analys 2018
- 2019:10 Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019
- 2019:11 Fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö
- 2019:12 Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2019
- 2019:13 Leder e-handel till ökade transporter - delredovisning av ett regeringsuppdrag
- 2019:14 Sjöfartsstödet effekter 2018
- 2019:15 Mer hälsa för pengarna - Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen - hälsa och livsmiljö

### PM

- 2019:1 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader - bilagor
- 2019:2 Inventering av datakällor för statistik om särskilda persontransporter
- 2019:3 Korttidsprognoser för den svenska fordonsflottan - metoder och antaganden
- 2019:4 Tung och lätta lastbilars transporter - fokus urbana miljöer
- 2019:5 Transportarbete i Sverige – om metoderna för att beräkna transportarbete
- 2019:6 Flygplatser i fokus
- 2019:7 Hamnar i fokus
- 2019:8 Kollektivtrafik för alla
- 2019:9 Omvärldsanalys ur ett SOFT-perspektiv – en syntes
- 2019:10 Växthusgasutsläpp från internationell sjötrafik
- 2019:11 Ekonomiska krisers inverkan på transporteffektivitet

## Statistik

- 2019:1 Lastbilstrafik 2018 kvartal 3
- 2019:2 Punktlighet på järnväg 2018 kvartal 4
- 2019:3 Fordon i län och kommuner 2018
- 2019:4 Fordon 2018
- 2019:5 Järnvägstransporter 2018 kvartal 4
- 2019:6 Lastbilstrafik 2018 kvartal 4
- 2019:7 Sjötrafik 2018 kvartal 4
- 2019:8 Punktlighet på järnväg 2018
- 2019:9 Luffart 2018
- 2019:10 Körsträckor 2018
- 2019:11 Vägtrafikskador 2018
- 2019:12 Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 1
- 2019:13 Lastbilstrafik 2018
- 2019:14 Fartyg 2018 - Svenska och utländska fartyg i svensk regi
- 2019:15 Sjötrafik 2018
- 2019:16 Bantrafikskador 2018
- 2019:17 Bantrafik 2018
- 2019:18 Järnvägstransporter 2019, kvartal 1
- 2019:19 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2018
- 2019:20 Sjötrafik 2019, kvartal 1
- 2019:21 Lastbilstrafik 2019, kvartal 1
- 2019:22 Regional linjetrafik 2018
- 2019:23 Kommersiell linjetrafik 2018
- 2019:24 Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 2
- 2019:25 Järnvägstransporter 2019 kvartal 2
- 2019:26 Lastbilstrafik 2019, kvartal 2
- 2019:27 Televerksamhet 2018
- 2019:28 Sjötrafik 2019 kvartal 2
- 2019:29 Körsträckor 2018 - reviderad
- 2019:30 Punktlighet på järnväg 2019 kvartal 3
- 2019:31 Järnvägstransporter 2019 kvartal 3
- 2019:32 Sjötrafik 2019, kvartal 3

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.